

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ім. В. М. КОРЕЦЬКОГО

КУЛЬЧІЙ Олег Олександрович

УДК 347.45/.47

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН
ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ
ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ**

**12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право;
міжнародне приватне право**

**Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук**

Київ – 2013

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Інституті держави і права ім. В. М. Корецького Національної академії наук України

Науковий керівник: доктор юридичних наук, професор, академік НАПрН України, Заслужений діяч науки і техніки України
Шевченко Ярославна Миколаївна,
Інститут держави і права ім. В. М. Корецького
НАН України,
завідувач відділу проблем цивільного, трудового та підприємницького права

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, доцент
Бичкова Світлана Сергіївна,
Національна академія внутрішніх справ,
заступник начальника кафедри
цивільного права і процесу;

кандидат юридичних наук, доцент
Никифорак Володимир Михайлович,
Чернівецький національний університет
ім. Ю. Федьковича,
доцент кафедри цивільного права

Захист відбудеться «___» травня 2013 р. о _____ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.236.02 в Інституті держави і права ім. В. М. Корецького НАН України за адресою: 01601, м. Київ, вул. Трьохсвятительська, 4.

З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України за адресою: 01601, м. Київ, вул. Трьохсвятительська, 4.

Автореферат розісланий «___» квітня 2013 р.

Учений секретар
спеціалізованої вченої ради,
кандидат юридичних наук

О. О. Кваша

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Автомобільний транспорт є зручним, маневреним, швидким, що зумовлює його активний розвиток. Проте в умовах нерозвиненої, застарілої транспортної інфраструктури та переважної частини автопарку, недосконалої системи підготовки водіїв, низького рівня їх правової свідомості й культури це призводить до зростання кількості дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП). Ситуація на дорогах України визнана однією з головних загроз національній безпеці. За оцінками Всесвітнього банку втрати української економіки від ДТП щороку сягають 5 млрд. доларів.

З огляду на це обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі – ОСЦПВВНТЗ) як ефективний механізм захисту майнових прав та інтересів як потерпілих осіб, так і власників транспортних засобів (далі – ТЗ) стає необхідним елементом економічної і правової системи держави.

Закон України «Про ОСЦПВВНТЗ» набрав чинності 1 січня 2005 р. Відтоді нормативна база, підзаконні нормативні акти, спрямовані на забезпечення дії Закону, перманентно вдосконалюються. Завдяки цим заходам ОСЦПВВНТЗ перетворилося на справді масове явище. За 2012 р. було видано 8 337 186 полісів, що свідчить про значне охоплення володільців транспортних засобів страхуванням відповідальності (тоді як у 2007 р. – лише 4 318 536).

Однак, незважаючи на наявну нормативну базу регулювання відносин щодо ОСЦПВВНТЗ, окремі її положення викликають нарікання учасників правовідносин щодо цього виду страхування – страхувальників (невідповідність розміру страхових платежів спричинюваним ризикам, гарантії захисту майнових інтересів у разі настання страхового випадку), страховиків (забезпечення обов'язковості страхування, адекватний розрахунок страхових платежів, протидія шахрайству), вигодонабувачів (гарантування і спрощення процедури отримання страхового відшкодування, його повнота).

Теоретичною основою роботи стали праці М.М. Агаркова, С.С. Алексеєва, М.І. Брагінського, С.С. Бичкової, С.М. Братуся, В.В. Вітрянського, О.С. Іюффе, О.О. Красавчикова, В.В. Луця, Р.А. Майданика, А.П. Сергеева, Р. Саватьє, Є.А. Суханова, Р.О. Халфіної, Я.М. Шевченко, Г.Ф. Шершеневича та інших відомих учених-юристів, присвячені з'ясуванню загальних питань цивільного права, цивільних зобов'язань, відшкодування шкоди, заподіяної джерелом підвищеної небезпеки. Питання загальної теорії страхування та окремих його видів розглядаються у наукових розвідках М.І. Брагінського, В.Н. Крюкова, А. Манеса, Л.А. Мотильова, А.П. Плешкова, В.К. Райхера, Л.І. Рейтмана, В.І. Серебровського, В.В. Шахова, М.Я. Шиманової, Ю.Б. Фогельсона, Л.А. Лунца та інших. Страхування цивільної відповідальності виступає об'єктом спеціальних студій сучасних українських та зарубіжних дослідників – П.С. Голуба, Н.М. Копилкової, О.С. Красільникової, К.Ю. Маслової, Л.М. Мельникової, В.М. Никифорака, О.О. Посох, Т.М. Рассолової, О.А. Файєр та інших. Осмислення сутності правового регулювання неможливе без фундаментальних теоретико-правових праць А.О. Абрамової, С.С. Алексеєва, О.В. Малька, М.І. Матузова, О.М. Мельник, О.Ф. Скакун та інших.

У вітчизняній юридичній літературі рівень уваги до ОСЦПВВНТЗ не відповідає його ролі, значенню та перспективам розвитку. Практично немає комплексних теоретичних праць щодо правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ. Відсутність надійного механізму забезпечення інтересів учасників згаданих договірних відносин указує на неефективність їх правового регулювання, що свідчить про необхідність подальших теоретичних студій у цій сфері. Усе вищевказане свідчить про актуальність і важливість дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана у відповідності з темами науково-дослідної роботи відділу проблем цивільного, трудового та підприємницького права Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України «Суб'єкти цивільного права» (РК 0106U012117), «Актуальні проблеми охорони і захисту цивільних прав та інтересів в цивільному праві України» (РК 0106U012117).

Мета і задачі дослідження. Метою дослідження є комплексне вивчення цивільно-правових відносин щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів України, науково-теоретичне обґрунтування напрямів підвищення ефективності правового регулювання цих відносин.

Для досягнення визначеної мети необхідно вирішити такі **задачі**:

- здійснити огляд наукових досліджень правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ у контексті сучасного правозастосування;
- простежити процес становлення і розвитку правового регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні;
- з'ясувати історичні передумови та чинники, що зумовлювали розвиток ОСЦПВВНТЗ у країнах Західної Європи та США, особливості його регулювання;
- встановити сукупність відносин, які є предметом правового регулювання у сфері ОСЦПВВНТЗ, дослідити об'єкти договірних відносин щодо ОСЦПВВНТЗ, поглибити теоретичні уявлення про предмет і правову конструкцію договору, на основі якого впорядковуються ці відносини та здійснюється їх індивідуально-правове регулювання;
- охарактеризувати правове становище учасників договірних відносин ОСЦПВВНТЗ, визначити їх основні права й обов'язки, розкрити особливості правового становища третіх осіб – вигодонабувачів у зазначених відносинах;
- виробити рекомендації щодо вдосконалення правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ та практики його застосування, підвищення рівня захисту прав учасників правовідносин у цій сфері;
- запропонувати способи забезпечення права вигодонабувачів на одержання страхового відшкодування у належний строк.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що виникають, змінюються і припиняються при здійсненні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Предметом дослідження є правове регулювання договірних відносин щодо обов'язкового страхування власників наземних транспортних засобів та напрями його вдосконалення в контексті практичного втілення зазначених відносин.

Методи дослідження. Досягнення мети дослідження стало можливим завдяки використанню системи філософсько-світоглядних підходів і методів побудови наукових знань. У роботі були використані як загальнонаукові, так і спеціально-юридичні методи дослідження. З числа загальнонаукових слід відзначити аналіз, з допомогою якого розчленовано на окремі елементи і стадії складні за своєю природою договірні відносини ОСЦПВВНТЗ та механізм їх правового регулювання, що дозволило здійснити їх якісне дослідження, виявити їх недоліки (*підрозділи 2.1, 3.1*); потреба у застосуванні системного підходу була зумовлена необхідністю характеристики виокремлених елементів у їх взаємозв'язку та єдності. Застосування методу діалектики як загальнонаукового методу пізнання дало можливість розглянути договірні відносини ОСЦПВВНТЗ як явище, що визначається умовами суспільного життя (як-от економічними та соціальними), тісно пов'язане з іншими суспільними явищами, перебуває у стані перманентного розвитку (*підрозділи 1.1, 1.2*). Застосування методу прогнозування (з елементами моделювання) сприяло дослідженню перспектив розвитку правового регулювання ОСЦПВВНТЗ, зокрема, з урахуванням пропонованих автором змін (*підрозділи 3.2, 3.3*). З-поміж спеціально-юридичних методів дослідження основна роль належить формально-логічному методу, завдяки якому розкритий зміст норм чинного законодавства України та зарубіжних країн, присвячених правовому регулюванню договірних відносин ОСЦПВВНТЗ, виявлення використаних юридичних конструкцій, прогалін і колізій (*підрозділи 1.1, 1.2, 2.2, 3.2*). Завдяки застосуванню історико-логічного методу пізнання було розглянуто правове регулювання ОСЦПВВНТЗ у його розвитку, з'ясовано закономірності такого розвитку (*підрозділи 1.1, 1.2*). Порівняльно-правовий метод уможливив зіставлення джерел правового регулювання ОСЦПВВНТЗ України і держав Західної Європи та США (*підрозділи 1.2, 3.3*).

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що робота є одним із перших комплексних досліджень правового регулювання договірних відносин обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у вітчизняній юридичній науці.

Новизна дисертаційного дослідження конкретизується у науково-теоретичних положеннях, висновках і пропозиціях.

Уперше:

- 1) на основі ретроспективного аналізу становлення і розвитку правового регулювання ОСЦПВВНТЗ в Україні запропоновано та обґрунтовано періодизацію цього процесу, що включає три етапи: I етап триває від 15 січня 1994 р., коли досліджуваний вид страхування було вперше запроваджено Указом Президента України «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» № 7/94, II –ий – від 1 січня 2005 р., коли набрав чинності ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ», III етап триває з січня 2011 р. й донині, позначається заходами, спрямованими на удосконалення правового регулювання досліджуваного виду страхування;
- 2) розроблено концепцію трьох видів об'єктів договірних відносин ОСЦПВВНТЗ: 1) дії страховиків і страхувальників щодо виконання їх взаємних зобов'язань, спрямованих на захист законних майнових інтересів

страхувальника або іншої особи, на користь якої укладено договір страхування, та на виконання зобов'язань перед страховиком щодо внесення страхової премії й інформування його про ризики відповідно;

2) вольовим об'єктом є майнові інтереси, що не суперечать закону і пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди;

3) майновий об'єкт – грошова сума, що виступає, з одного боку, як страхове відшкодування, а з другого – як страхова премія;

- 3) визначено й аргументовано напрями підвищення ефективності правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ, як-то шляхом посилення ролі засобів заохочення у їх регулюванні, розширення договірної свободи у визначенні умов договору ОСЦПВВНТЗ, зближення страхування відповідальності та майнового страхування;
- 4) доведено необхідність подальшого вдосконалення коригуючих коефіцієнтів до базового страхового платежу (зокрема, залежно від інтенсивності використання ТЗ, марки, реального переважного місця експлуатації тощо запропоновано запровадити диференціацію коефіцієнтів періоду використання ТЗ (К5) відповідно до пори року, надання можливості оперативної активації страхового захисту на необхідний місяць року в межах внесеної суми передоплати страхового платежу (за умови забезпечення технічних можливостей ДАІ для оперативної перевірки терміну дії страхового полісу конкретного ТЗ);
- 5) рекомендовано обмежити відповідальність особи, відповідальної за шкоду, заподіяну внаслідок ДТП під час використання забезпеченого ТЗ, у сфері, що передбачає більше значення коригуючого коефіцієнта, ніж визначено договором страхування, компенсацією страховикові частини виплаченого страхового відшкодування, пропорційної частині недоплаченої страхової премії, але не більше 50%; також доведено доцільність обумовлення права регресної вимоги страховика до особи, винної у заподіянні ДТП, у разі порушення нею обов'язків, передбачених п.п. 33.1.4 ст. 33 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ» (щодо письмового повідомлення про ДТП), обґрунтуванням страховиком заподіяних йому збитків;

дістало подальшого розвитку:

- 6) визначення співвідношення публічно- та приватноправових засад у регулюванні договірних відносин ОСЦПВВНТЗ, ролі принципу свободи у регулюванні цього договору, обґрунтування необхідності здійснення досліджуваного виду страхування в обов'язковому порядку з позицій цивільного права;
- 7) обґрунтування використання конструкції договору на користь третіх осіб у відносинах ОСЦПВВНТЗ, визначення його специфіки, відмінностей від інших подібних за конструкцією договорів, що полягають в участі в договорі ОСЦПВВНТЗ кількох категорій третіх осіб (вигодонабувачі та особи, цивільно-правова відповідальність яких застрахована), неможливості виникнення права третьої особи безпосередньо з договору, оскільки для його настання необхідний фактичний склад, основними елементами якого є договір і страховий випадок;

- 8) узагальнення досвіду правового регулювання ОСЦПВВНТЗ у країнах Західної Європи та Північної Америки, визначення основних чинників, що сприяють його ефективності, зокрема, щодо законодавчого забезпечення можливості використання спеціальних технічних засобів для більш точного визначення розміру страхових платежів за договорами ОСЦПВВНТЗ з відповідним зменшенням розмірів страхових премій шляхом розрахунку і встановлення спеціальних коригуючих коефіцієнтів, а також для контролю за дотриманням страхувальниками умов страхування;
 - 9) пропозиція законодавчого закріплення можливості оформлення повідомлення про ДТП за участю аварійного комісара чи представника страховика без обмеження розміру страхової виплати, передбаченого абз. 3 п. 33.2 ст. 33 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ»; обмеження можливості використання неточностей чи помилок в оформленні повідомлення про ДТП як приводу для відмови у здійсненні регламентної виплати у разі його доповнення фото- чи відеоматеріалами (з відео реєстраторів зокрема), що дають можливість встановити причини та обставини страхового випадку;
 - 10) аргументація доцільності та визначення умов поступового запровадження системи прямого врегулювання збитків, сформульовано вимоги до її ефективного функціонування в Україні (як-от зацікавленість страховиків, умовою якої є невідворотність виконання обов'язків щодо страхових виплат);
 - 11) мотивація повернення до визначення розміру базового страхового платежу та страхової суми у відсотках мінімальної заробітної плати, що дозволить забезпечити своєчасне підвищення страхового покриття;
- удосконалено:*
- 12) правову кваліфікацію договору ОСЦПВВНТЗ шляхом ретельного визначення всіх суттєвих ознак студійованого договору (двосторонній, на користь третіх осіб, реальний, алеаторний, обов'язковий для укладення за певних умов; публічний);
 - 13) основні підходи до поліпшення контролю за дотриманням учасниками договірних відносин ОСЦПВВНТЗ умов страхування та підвищення ефективності заходів відповідальності за порушення таких умов.

Практичне значення одержаних результатів. Розроблені та науково обґрунтовані в роботі положення, висновки і рекомендації можуть бути використані: у правотворчій діяльності для вдосконалення положень чинного законодавства України, що регулює договірні відносини щодо ОСЦПВВНТЗ (сформульовано конкретні пропозиції про внесення змін та доповнень до ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ», ЦПК України, підзаконних актів); у науково-дослідній діяльності для подальших досліджень договорів страхування відповідальності та ОСЦПВВНТЗ; у правозастосовній діяльності (поліпшенні практичної діяльності) у договірній практиці, пов'язаній з договорами ОСЦПВВНТЗ (Акт про впровадження у СК ТДВ «Укоопгарант» від 26 квітня 2012 р.); у навчальному процесі при викладанні навчальної дисципліни «Договірне право» (Акт про впровадження у навчальний процес ВНЗ Укоопспілки «Полтавський університет економіки і торгівлі» від 22 березня 2012 р.).

Апробація результатів дисертації. Основні ідеї, положення і висновки дисертаційного дослідження були апробовані на 7 міжнародних та

всеукраїнських науково-практичних конференціях: Регіональній науково-практичній конференції між ВНЗ України «Права і свободи людини і громадянина: проблеми гармонізації законодавства з міжнародним правом» (м. Полтава, 12 листопада 2008 р.); III Всеукраїнській науково-практичній конференції за міжнародною участю «Вивчення та впровадження в Україні іноземного досвіду удосконалення діяльності органів влади» (м. Полтава, 26 листопада 2008 р.); IV Міжнародній науково-практичній конференції «Спецпроект: аналіз наукових досліджень» (м. Дніпропетровськ, 23-24 липня 2009 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми правової системи України» (м. Алушта, 29 жовтня – 1 листопада 2009 р.); XI Міжнародній науково-практичній конференції «Законодавство України: проблеми та перспективи розвитку» (с. Верхній Студений, 28 січня – 1 лютого 2010 р.); Міжнародній науковій конференції «Дев'ять осінніх юридичних читань» (м. Хмельницький, 12-13 листопада 2010 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Генезис публічного права: від становлення до сучасності» (м. Миколаїв, 26-27 листопада 2010 р.).

Публікації. Результати дисертаційного дослідження викладено в 11 публікаціях, з яких 4 статті опубліковано у фахових виданнях, 7 – у матеріалах науково-практичних конференцій.

Структура дисертації. Структура дисертації обумовлена метою і задачами дослідження та його логікою і включає перелік умовних позначень, вступ, три розділи, які складаються з 7 підрозділів, висновки, список використаних джерел, два додатки.

Повний обсяг дисертації становить 227 сторінок, із них список використаних джерел (281 найменування) – на 31 сторінці, додатки – на 3-х сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **вступі** обґрунтовано актуальність теми дисертаційного дослідження, ступінь її розробки та зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, сформульовано мету, задачі, об'єкт, предмет і методи дослідження, висвітлено наукову новизну одержаних результатів, їх теоретичне й практичне значення, наведено дані щодо апробації результатів дисертації й публікацій, її структури й обсягу.

Розділ 1 «Становлення і розвиток правового регулювання ОСЦПВВНТЗ в Україні та країнах Західної Європи і Північної Америки» складається з двох підрозділів.

У *підрозділі 1.1 «Становлення правового регулювання ОСЦПВВНТЗ в Україні»* проаналізовано джерельну базу нормативного регулювання ОСЦПВВНТЗ, визначено особливості процесу становлення досліджуваного виду страхування, запропоновано його періодизацію. Зауважено, що одним із основних стимулів для запровадження ОСЦПВВНТЗ, окрім захисту інтересів страхувальників і потерпілих від ДТП, було прагнення інтегруватися до європейської договірної системи страхування «Зелена карта».

На першому етапі, що триває із 15 січня 1994 р. до 1 січня 2005 р., відбувається спроба запровадження ОСЦПВВНТЗ в Україні (з моменту видання

Указу Президента №7/94), прийнято ЗУ «Про страхування», а 28 вересня 1994 р. – Постанову КМ України № 1175; простежуються намагання зобов'язати водіїв страхувати свою відповідальність, починається розробка законопроектів щодо реформування правового регулювання ОСЦПВВНТЗ (з 2002 р. до 1 липня 2004 р.). Чинні нормативні акти у цій сфері практично не реалізуються.

На другому етапі, що починається з 1 січня 2005 р. і триває до лютого 2011 р., набирає чинності ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ», Україна стає повним членом договору «Зелена карта», запроваджується адміністративна відповідальність за відсутність полісу (з 1 січня 2008 р. набирає чинності Інструкція щодо контролю наявності цих полісів підрозділами ДАІ МВС, а 17 листопада 2008 р. Закон №586-VI, що значно посилює відповідальність за експлуатацію ТЗ без поліса ОСЦПВВНТЗ).

Третій етап, що триває з лютого 2011 р. і донині, характеризується активнішим розвитком ОСЦПВВНТЗ, яке набуло масового характеру, а також удосконаленням правового регулювання відносин у цій сфері.

До значної затримки у розвитку системи обов'язкового страхування відповідальності автовласників призвели несприятливі соціально-економічні умови, недотримання володільцями ТЗ свого обов'язку щодо страхування відповідальності, порушення страховиками своїх зобов'язань щодо здійснення страхової виплати за відсутності належного контролю за цією сферою відносин з боку компетентних державних органів, непослідовність у правотворчій діяльності щодо забезпечення неухильного дотримання всіма володільцями ТЗ обов'язку щодо укладення договорів ОСЦПВВНТЗ, недовіра населення до системи страхування загалом та нерозуміння сутності нового виду страхування зокрема.

У підрозділі 1.2 «Досвід правового регулювання договору страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у країнах ЄС та США» простежено історичні передумови виникнення ОСЦПВВНТЗ, розглянуто основні проблеми, що виникали у процесі його здійснення у зарубіжних країнах, випробувані часом способи їх подолання. Вивчення іноземного досвіду має велике значення для розвитку та вдосконалення правового регулювання досліджуваного виду страхування в Україні.

Встановлено, що перший страховий поліс, пов'язаний з автострахуванням, було видано у Великобританії у 1896 р. Актом про дорожній рух 1930 р. було запроваджено принцип обов'язковості страхування відповідальності в автострахуванні. В англійському праві початку ХХ ст. приділялася значна увага третім особам та їх правам, договір ОСЦПВВНТЗ набув типових ознак договору на користь третьої особи. У континентальній Європі страхування відповідальності автовласників виникло дещо пізніше. Так, у Франції цей вид страхування було впроваджено з 1929 р., обов'язковим же він став лише з 1952 р. Водночас розвиток ОСЦПВВНТЗ більш інтенсивно відбувався у континентальній Європі, що зумовлювалося, зокрема, інтеграційними процесами, потребою частих автомобільних поїздок за межі однієї держави. Названі чинники спричинили у 1951 р. появу договору «Зеленої карти». У Франції й Бельгії було започатковано систему прямого врегулювання збитків, спрямовану на прискорення виплати страхового відшкодування потерпілій особі.

У США страхування відповідальності автовласників набуло розповсюдження у 20-ті рр. ХХ ст. Наступний етап розвитку законодавства

щодо ОСЦПВВНТЗ там пов'язаний із запровадженням «страхування без вини» (no-fault insurance). Відповідно до його умов покриття постраждалій особі обмежених медичних витрат і втрачених прибутків має здійснювати страхова компанія самого страхувальника (потерпілої особи) незалежно від того, хто з водіїв був винуватцем спричинення ДТП, чи за відсутності вини жодної зі сторін.

Інтеграційні процеси в Європі позначаються і на правовому регулюванні ОСЦПВВНТЗ. Головним інструментом впливу ЄС на регулювання досліджуваного виду страхування у країнах-членах виступають спеціальні Директиви. Основні документи з унесеними до них змінами і доповненнями було кодифіковано у Директиві 2009/103/ЄС від 16 вересня 2009 р. Розглянуто також Директиву 2009/138/ЄС, що спрямована на уніфікацію законодавства на європейському страховому ринку та посилення захисту прав споживачів страхових послуг. Директива зосереджується на зменшенні ризику неспроможності страховика задовольнити всі вимоги страхувальників.

Останнім часом набувають популярності концепції страхування, які передбачають зв'язок між інтенсивністю і ступенем безпеки використання ТЗ та вартістю страхування відповідальності. Значні можливості для цього дав прогрес у сфері техніки. Зазначається, що вітчизняна правова наука має необхідну теоретичну базу для напрацювання комплексних підходів щодо юридичного оформлення договору ОСЦПВВНТЗ та його реалізації з метою ефективного захисту прав та інтересів усіх його сторін.

Розділ 2 «Правова природа договору ОСЦПВВНТЗ та породжуваних ним правовідносин» включає два підрозділи.

У підрозділі 2.1 «Загальна характеристика договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» договір страхування розглядається передусім як юридичний факт, вияв волі сторін до вступу у страхові правовідносини. Водночас він розглядається у комплексі з породженими ним правовідносинами.

Акцентується увага на ознаках договору ОСЦПВВНТЗ, зокрема, зазначається, що він двосторонній (на користь третіх осіб); оплатний; строковий; реальний; алеаторний; страхове відшкодування завжди отримує третя особа, яка заздалегідь не може бути вказана в договорі; обов'язковий для укладення за певних умов (для володільців ТЗ); публічним; має свій особливий предмет.

Розглянуто істотні умови договору ОСЦПВВНТЗ, на які вказує зразок поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, затверджений Розпорядженням Держфінпослуг від 29 серпня 2011 р. № 558. До них належать: строк дії, страхова сума (ліміт відповідальності на одного потерпілого), хоча він і визначається законодавчо, страхувальник, забезпечений транспортний засіб, особливі умови використання забезпеченого ТЗ (відповідно до яких визначають коефіцієнти до базового страхового платежу), розмір страхового платежу та час його сплати.

Детально проаналізовано предмет договору ОСЦПВВНТЗ та об'єкт відповідних правовідносин. Позиції дослідників щодо предмету страхового договору контрверсійні, причиною чого є різні підходи до розуміння договору. До примирення існуючих поглядів могло б привести прийняття точки зору

О.С. Іоффе щодо розмежування трьох видів об'єктів правовідносин – юридичного, вольового та матеріального. Відповідно до запропонованого підходу можна визначити такі об'єкти страхових правовідносин: 1) юридичні об'єкти – дії страховика, спрямовані на захист законних майнових інтересів страхувальника або особи, відповідальність якої застраховано (страхова послуга), та дії страхувальника, спрямовані на виконання зобов'язань перед страховиком щодо сплати страхової премії, інформування про ризики тощо); 2) вольовий об'єкт – майнові інтереси, що не суперечать закону і пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі; 3) майнові об'єкти – страхова премія, з одного боку, та страховий платіж – з другого. Отже, аналізуючи договір ОСЦПВВНТЗ, слід розмежовувати предмет такого договору та об'єкти породжених ним правовідносин. Предметом договору можна вважати матеріальний об'єкт правовідносин.

У підрозділі 2.2 «Суб'єктний склад договірних відносин ОСЦПВВНТЗ і його особливості, основні права та обов'язки сторін договору і третіх осіб» характеризуються учасники договірних відносин щодо ОСЦПВВНТЗ – його сторони та треті особи (вигодонабувачі), подається стислий огляд їх основних прав та обов'язків, аналізуються особливості договору ОСЦПВВНТЗ як договору на користь третіх осіб.

Сторонами договору ОСЦПВВНТЗ виступають страховик і страхувальник. Потерпілі у даній договірній конструкції є третіми особами – вигодонабувачами. Обов'язок здійснювати страхування відповідальності покладається на власників наземних транспортних засобів, і, отже, виступати страхувальниками мають саме вони. Слід звернути увагу на те, що легальне визначення «власників транспортних засобів» не співмірне з точки зору логіки та юридичної науки, адже фактично йдеться про законних володільців транспортних засобів.

Поняття наземних транспортних засобів також потребує детальнішого вивчення. Відповідно до п. 21.1 ст. 21 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ»: «...на території України забороняється експлуатація транспортного засобу (за винятком транспортних засобів, щодо яких не встановлено коригуючий коефіцієнт в залежності від типу транспортного засобу) без поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, чинного на території України...». Таким чином, встановлено, що встановлення кола наземних ТЗ, володільці яких зобов'язані здійснювати страхування відповідальності, мають Розпорядження Дерфінпослуг (Нацкомфінпослуг), якими затверджуються коригуючі коефіцієнти до страхового платежу за договорами ОСЦПВВНТЗ. Законодавство передбачає звужений підхід до розуміння терміну «наземний транспортний засіб», внаслідок чого обов'язок здійснювати страхування відповідальності виникає не в усіх володільців транспортних засобів. Актуальним видається включення до вищевказаного переліку ТЗ, обладнаних електродвигунами. Вказано на необхідність врегулювання самострахування експлуатантів трамваїв, тролейбусів, технологічного транспорту.

Правовий статус страховиків складає комплекс їхніх прав та обов'язків у договірних відносинах щодо ОСЦПВВНТЗ. Законодавством до страховиків

висуваються вимоги, які мають унеможливити вихід на ринок страхових послуг щодо ОСЦПВВНТЗ фінансово слабких, нестабільних суб'єктів, що може в майбутньому загрожувати виконанню їхніх зобов'язань перед потерпілими особами і страхувальниками (особами, відповідальність яких застрахована).

Договір ОСЦПВВНТЗ можна вважати таким, що укладається на користь третіх осіб, за ознаками, закріпленими ч. 1. ст. 636 ЦК України («боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена у договорі»). При цьому користь від такого договору одержують також страхувальники та особи, відповідальність яких застрахована. Тому не можна погодитись із визначенням постраждалої внаслідок дій страхувальника особи як єдиного вигодонабувача (вигодонабувачем також можна вважати особу, відповідальність якої застрахована (експлуатує забезпечений ТЗ) і яка не є страхувальником). Водночас договір ОСЦПВВНТЗ має ряд особливостей, які дають підставу для виокремлення його з-поміж інших договорів на користь третіх осіб: третю особу неможливо визначити заздалегідь; право вимоги у потерпілої (третьої) особи виникає не виключно в результаті договору, а й унаслідок заподіяння шкоди; таке право виникає після настання страхового випадку, а не з моменту укладення договору.

Розділ 3 «Удосконалення правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ» складається з трьох підрозділів.

У підрозділі 3.1 «Напрями підвищення ефективності правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ» з'ясовано, що для здійснення ефективного правового регулювання необхідна чітка постановка мети такого регулювання; систематизовано класифікацію критеріїв ефективності механізму правового регулювання, які доцільно з певними змінами застосовувати і до регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ. Звертається увага на критерій відповідності правового регулювання станові розвитку суспільних відносин, що має вберегти від спроб некритичного запозичення іноземного досвіду регулювання досліджуваних відносин. Законодавство повинно передбачати можливість оперативного саморегулювання відносин ОСЦПВВНТЗ у допустимих межах (наприклад, щодо визначення розмірів страхових тарифів і страхових сум). Розкрито потенціал індивідуального регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ для підвищення його ефективності. Звертається увага на можливість підвищення на основі договору розміру страхової суми. Обґрунтовується необхідність законодавчого забезпечення можливості визначення страхового відшкодування за умовами договору ОСЦПВВНТЗ у розмірі відновлювального ремонту ТЗ потерпілого (з урахуванням втрати товарної вартості та ступеня зносу) принаймні за згодою страхувальника та СК. Порядок визначення розміру страхової премії за таким договором потребує додаткових розрахунків. Запропоновані страховиками для погодження суми можуть стати одним із способів конкуренції на ринку ОСЦПВВНТЗ. При цьому Нацкомфінпослуг варто стежити за обґрунтованістю калькуляції підвищених страхових премій або ж розробити відповідну методику для їх розрахунку.

Визначено способи вдосконалення системи коригуючих коефіцієнтів. Запропоновано запровадження коефіцієнтів залежно від марки ТЗ, сезонності

експлуатації. Для цього слід розпочати збір статистичних даних. Водночас необхідно контролювати правильність застосування коефіцієнтів, не допускати порушення страхувальниками договору ОСЦПВВНТЗ щодо інформування про умови експлуатації ТЗ. Одним із засобів, спрямованих на недопущення подібних порушень, може стати використання спеціальних технічних пристроїв.

Головними принципами вдосконалення Закону «Про ОСЦПВВНТЗ» мають бути: комплексний характер змін, дотримання балансу між захистом прав та інтересів страхувальників і забезпеченням платоспроможності страховиків, які здійснюють даний вид страхування, зокрема, встановлення дієвих перешкод для страхового шахрайства, недопустимість обмеження договірної свободи при визначенні змісту договору ОСЦПВВНТЗ (у протилежному випадку існує загроза втрати досліджуваним видом страхування цивільно-правового характеру).

У підрозділі 3.2 «Цивільно-правові способи охорони та захисту прав учасників договірних відносин щодо обов'язкового страхування відповідальності автовласників» увагу зосереджено на проблемах, що виникають у процесі реалізації прав вигодонабувачів та страхувальників, названо можливі способи їх правової охорони та захисту, застосування яких сприятиме підвищенню ефективності правового регулювання відносин ОСЦПВВНТЗ. Проаналізовано судову практику щодо захисту прав та законних інтересів учасників договірних відносин, зокрема потерпілих осіб. Одним із положень, що полегшило б потерпілим особам стягнення виплат за договорами ОСЦПВВНТЗ, могло б стати поширення на них дії ЗУ «Про захист прав споживачів».

Окреслено проблемні питання практичного застосування системи коефіцієнтів бонус-малус та коригуючих коефіцієнтів. Звертається увага на визначення розміру страхового відшкодування. Розглядаються правопорушення, до вчинення яких можуть удаватися всі учасники досліджуваних договірних відносин та їх представники. Найбільш злісним їх різновидом є страхове шахрайство, відповідальність за яке визначається кримінальним законодавством. Протиправна поведінка учасників страхових правовідносин може заподіювати шкоду як страховикам, так і страхувальникам (підвищення вартості страхових послуг), потерпілим особам (тривалі перевірки у процесі врегулювання збитків).

Запропоновано подолати проблему порушення договору ОСЦПВВНТЗ страхувальниками та вигодонабувачами і прискорити процес розслідування страхових випадків за допомогою використання спеціальних технічних пристроїв – відеореєстраторів. Особливістю відшкодування збитків у договірних відносинах ОСЦПВВНТЗ є те, що право на застосування такого виду відповідальності мають лише сторони договору. Потерпіла особа – вигодонабувач може вимагати від страховика виконати своє зобов'язання або застосувати щодо нього штрафні санкції, передбачені на випадок неналежного виконання страховиком своїх зобов'язань, але не може претендувати на стягнення зі страховика збитків. Винятком є право на стягнення судових витрат. Додатковим видом відповідальності, яким може скористатися страховик, але позбавлені всі інші учасники відносин ОСЦПВВНТЗ, виступає відмова страховика від свого зобов'язання – здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати).

У підрозділі 3.3 «Забезпечення права вигодонабувачів на оперативне одержання страхового відшкодування» розглядаються недоліки сучасної системи врегулювання збитків, що не дозволяє потерпілим своєчасно та у повному обсязі одержати страхове відшкодування. Основним засобом страховиків при цьому є різноманітні формальності, передбачені ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ», або ж пряме порушення прав вигодонабувачів, страхувальників, осіб, відповідальність яких застрахована. Відповідно, діяльність страховиків щодо прийняття рішення про виплату та безпосередню виплату страхового відшкодування слід максимально чітко й однозначно регламентувати.

Пропонується встановити презумпцію вини страхової компанії у затримці страхової виплати та полегшити можливості стягнення пені, наприклад, у порядку наказного провадження. Вказане правило не повинно діяти лише у випадку порушення своїх обов'язків вигодонабувачем. З цією метою необхідно доповнити перелік підстав для видачі судового наказу, визначений ст. 96 ЦПК України пунктом 6 такого змісту: «заявлено вимогу про стягнення пені за несвоєчасну виплату страхового відшкодування за договором ОСЦПВВНТЗ, якщо дата подання заяви про страхове відшкодування та дата виплати страхового відшкодування документально підтверджені заявником та відсутній спір про розмір страхового відшкодування». Страховикам можна надати право регресної вимоги щодо відшкодування виплаченої пені, якщо порушення строків виплати сталося не з їх вини. Це стимулюватиме страховиків активніше користуватися наданими їм правами у процесі врегулювання страхових випадків.

Розмір пені за несвоєчасну виплату страхового відшкодування слід збільшити у півтора рази з метою дисциплінування СК та для посилення захисту інтересів вигодонабувачів. Як альтернативний варіант боротьби проти несвоєчасної виплати страхового відшкодування можна запропонувати стягнення крім пені на користь страхувальника, ще й адміністративного штрафу з відповідальних осіб страховика (що потребує доповнення КУпАП України).

Потребує узгодження законодавство щодо майнового страхування (КАСКО) та страхування відповідальності, зокрема, щодо суми страхового відшкодування, яке може здійснюватися без довідки ДАІ. Слід встановити менш жорсткі вимоги. Ефективність системи, її дієвість багато в чому залежатиме саме від Угоди про пряме врегулювання. Отже, саме на питаннях її розробки з урахуванням специфіки українських обставин і правових традицій має зосередитись у найближчий час правова наука. Використання при цьому іноземного досвіду з урахуванням вітчизняного рівня правової культури, стану правозастосовної діяльності, менталітету складно переоцінити, однак слід уникати його некритичного копіювання.

Одним із способів протидії страховим правопорушенням також може стати врегулювання порядку виплати страхового відшкодування шляхом ускладнення їх використання на цілі, не пов'язані з їх призначенням. Однак у подібних заходах завжди необхідно дотримуватися балансу між прагненням протидіяти правопорушникам та неприпустимістю обмеження прав добросовісних вигодонабувачів.

ВИСНОВКИ

У дисертації наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання, що виявляється у виробленні комплексних теоретичних підходів до цивільно-правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ.

Головні наукові та практичні результати роботи тісно пов'язані з її науковими та прикладними положеннями та можуть бути підставою для теоретичного узагальнення й формулювання відповідних практичних рекомендацій заінтересованим суб'єктам під час нормотворчої діяльності.

Такими теоретичними узагальненнями і новими підходами у вирішення наукової проблеми є наступні положення.

1. Запровадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні було зумовлено об'єктивними потребами – необхідністю забезпечити захист прав потерпілих осіб в умовах, коли виключно держава брати на себе цю функцію не могла, бажанням інтегруватися в європейське співтовариство, приєднатися до договору «Зелена карта», стало можливим завдяки частковому запозиченню іноземного досвіду, накопиченого за століття розвитку цього виду страхування у країнах Західної Європи і Північної Америки.

Визначено основні етапи розвитку правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ в Україні. Перший етап, який тривав із 15 січня 1994 р. до 1 січня 2005 р., характеризується спробами запровадження ОСЦПВВНТЗ (знаковими подіями є видання Указу Президента № 7/94, прийняття ЗУ «Про страхування» та Постанови КМ України № 1175 (7 березня та 28 вересня 1996 р. відповідно), які закладають підвалини правової регламентації досліджуваного виду страхування. Прийняті впродовж цього періоду акти на практиці майже не застосовуються. Другий етап, започаткований набуттям чинності ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ» з 1 січня 2005 р., тривав до січня 2011 р. ОСЦПВВНТЗ реально запроваджується, стає масовим, накопичується негативний досвід його реалізації, що зумовлює потребу внесення змін до законодавства. Важливим стало запровадження реальної адміністративної відповідальності за відсутність страхового полісу. Третій етап триває з лютого 2011 р., позначається заходами, спрямованими на подолання виявлених упродовж другого періоду недоліків ОСЦПВВНТЗ, забезпеченням права на одержання страхового відшкодуванням, спрощенням та скороченням відповідних процедур. Нині правове регулювання ОСЦПВВНТЗ перебуває на стадії розвитку, що вимагає подальших досліджень, спрямованих на його вдосконалення.

2. Підтримано висновок про цивільно-правовий характер ОСЦПВВНТЗ загалом та безумовну цивільно-правову природу договору ОСЦПВВНТЗ та породжених ним відносин (за виключенням страхування відповідальності осіб окремих пільгових категорій).

3. Договір ОСЦПВВНТЗ передусім є юридичним фактом, виявом волі сторін до вступу у відповідні правовідносини. Водночас він виступає засобом індивідуального регулювання породжених ним договірних відносин, правовою формою їх опосередкування. Встановлено, що договір ОСЦПВВНТЗ

двосторонній (при цьому укладається на користь третіх осіб, страхове відшкодування отримує виключно третя особа (постраждалий); оплатний (синалагматичний); строковий; реальний; обов'язковий для укладення за певних умов (для володільців ТЗ); публічний; має свій особливий предмет. Кожна із зазначених властивостей договору була проаналізована, що сприяло з'ясуванню змісту вказаного виду договору.

4. Одним із елементів договірної правовідносини є його суб'єкти – сторони договору. Сторонами договору ОСЦПВВНТЗ виступають страховик і страхувальник. Специфіка договірних відносин ОСЦПВВНТЗ полягає в участі у них третіх осіб, які, не будучи безпосередніми учасниками договору, виступають учасниками договірних відносин, оскільки отримують із укладеного договору певні права. Конструкція договору ОСЦПВВНТЗ ускладнена участю третіх осіб кількох видів – вигодонабувачів та осіб, відповідальність яких застрахована. Тож усіх учасників договірних відносин з приводу ОСЦПВВНТЗ можна поділити на дві групи – сторони і треті особи.

Простежено основні права та обов'язки сторін договору і третіх осіб. Відмінності договору ОСЦПВВНТЗ від інших договорів на користь третіх осіб полягають в участі у ньому кількох категорій третіх осіб (вигодонабувачі та особи, цивільно-правова відповідальність яких застрахована), право третьої особи не може виникати безпосередньо з договору, для його настання необхідний фактичний склад, основними елементами якого є договір і страховий випадок (заподіяння шкоди); такий договір не може призводити до зростання майна вигодонабувача.

5. Для здійснення ефективного правового регулювання необхідна чітка постановка мети і завдань, обумовлених потребами розвитку системи ОСЦПВВНТЗ в Україні. Встановлено, що ефективність правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ безпосередньо пов'язана з рівнем правової охорони та захисту прав учасників договірних відносин щодо цього виду страхування. Регулювання ОСЦПВВНТЗ характеризується стійкістю та, водночас, мобільністю.

Для прискорення цього процесу слід скоротити кількість суб'єктів, причетних до врегулювання страхових випадків за ОСЦПВВНТЗ, зокрема, максимально розширивши можливості досудового та позасудового врегулювання спорів щодо ОСЦПВВНТЗ.

Гнучкість механізму правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ тісно пов'язана з поєднанням у такому регулюванні засобів нормативного та індивідуального регулювання. Найбільш актуальними умовами договору ОСЦПВВНТЗ, що потребують індивідуального регулювання, виступає термін його дії, розмір страхової суми, відсоток цього ліміту, що може бути використаний для покриття моральної шкоди, та система коригуючих коефіцієнтів до базового страхового платежу.

Доцільним є запровадження вищого розміру базового страхового тарифу та збільшення кількості понижуючих коефіцієнтів. Слід приділити належну увагу порядку застосування коефіцієнтів, контролю за дотриманням умов договору страхувальниками.

Однією із найбільш гострих проблем ОСЦПВВНТЗ є правопорушення, до вчинення яких можуть вдаватися всі учасники договірних відносин та їх представники. Запропоновано посилення договірної відповідальності за вчинення страхових правопорушень усіма учасниками договірних відносин, унормування порядку використання відеореєстраторів із розширеною функціональністю для розслідування страхових випадків, заохочення водіїв до обладнання ТЗ такими технічними засобами шляхом встановлення понижуючого коефіцієнта до страхового платежу.

6. Визначено основні проблемні питання правового регулювання договірних відносин ОСЦПВВНТЗ, що здебільшого пов'язані з недостатнім рівнем правової охорони та захисту прав страхувальників і вигодонабувачів на страховий захист і страхове відшкодування.

7. Основним недоліком системи ОСЦПВВНТЗ на сьогодні є збереження складної і тривалої процедури виплати страхового відшкодування, незважаючи на вже внесені до законодавства зміни, спрямовані на її вдосконалення. Визначено, що основними способами поліпшення чинної системи є подальший розвиток і спрощення процедури складання повідомлення про ДТП та поступове запровадження системи прямого врегулювання збитків після надання вигодонабувачам права звертатися до суду за захистом свого права на відшкодування шкоди за місцем проживання.

З метою подолання виявлених у процесі аналізу нормативної бази та правозастосовної практики недоліків правового регулювання ОСЦПВВНТЗ сформульовано низку пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства:

1) доповнити ст. 34 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ» пунктом такого змісту: «страховик зобов'язаний при визначенні причин та обставин настання страхового випадку використовувати, у тому числі, фото-відеоматеріали, надані учасниками страхового випадку»; п. 33.1.4. ст. 33 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ» – зобов'язанням страхувальника, причетного до ДТП, надати страховикові інформацію, зняту з відео реєстратора, у разі, якщо поліс ОСЦПВВНТЗ передбачає застосування понижуючого коригуючого коефіцієнта за обладнання ТЗ таким реєстратором;

2) внести до розпорядження Держфінпослуг від 9 липня 2010 р. № 566 та інших нормативних актів зміни, спрямовані на вдосконалення системи коефіцієнтів до базового страхового платежу (зокрема, залежно від інтенсивності використання ТЗ, марки, реального переважного місця експлуатації, періодів (сезону) експлуатації, обладнання ТЗ відеореєстратором тощо);

3) внести зміни до ст. 29 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ», відповідно до яких відшкодування збитків, пов'язаних із пошкодженням транспортного засобу, має здійснюватися у розмірі вартості відновлювального ремонту без урахування зносу і з урахуванням втрати товарної вартості ТЗ;

4) внести зміни до п. 30.1 ст. 30 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ», зазначивши, що на вимогу власника ТЗ для визнання останнього знищеним обов'язково має бути проведено дослідження оцінювачем або експертом, не допускається оцінка залишків ТЗ на основі інтернет-аукціонів, або ж ініціатори їх проведення зобов'язуються забезпечити викуп залишків ТЗ на вимогу їх власника за визначеною ціною;

5) доповнити п. 14.4 ст. 14 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ» положенням про заборону укладення договорів ОСЦПВВНТЗ у пунктах проведення обов'язкового технічного контролю ТЗ;

6) доповнити ст. 110 ЦПК України пунктом, відповідно до якого позови щодо здійснення страхової виплати за ОСЦПВВНТЗ можуть пред'являтися за зареєстрованим місцем проживання чи перебування вигодонабувача або за місцем заподіяння шкоди чи здійснення виплати;

7) викласти п. 38¹ ст. 38 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ» у такій редакції: «У разі, якщо невиконання (неналежне виконання) особою, відповідальність якої застрахована, водієм забезпеченого транспортного засобу чи особою, визначеною у пункті 13.1 статті 13 цього Закону, обов'язку, передбаченого пунктом 33^{1.1} статті 33¹ цього Закону, призвело до порушення строку здійснення страхового відшкодування (регламентної виплати), страховик (МТСБУ) має право вимагати від такої особи компенсацію в розмірі фактично сплаченої пені за час такого прострочення, але не більше 20% виплаченого страхового відшкодування (регламентної виплати)»;

8) внести зміни до підзаконних нормативних актів Держфінпослуг та інструкцій МТСБУ, спрямованих на забезпечення можливості оформлення повідомлення про ДТП за участю аварійного комісара чи представника страховика без обмеження розміру страхової виплати, передбаченого абз. 3 п. 33.2 ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ», на недопущення випадків відмови у страховому відшкодуванні з формальних підстав;

9) внести доповнення до ЗУ «Про ОСЦПВВНТЗ» та підзаконних актів, спрямованих на забезпечення можливості поетапного запровадження системи прямого врегулювання збитків в Україні (створення реєстру оцінювачів, організацію робочої групи щодо розробки угоди про пряме врегулювання збитків, надання страховикам дозволу на укладення таких угод).

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Кульчій О. О. Правова кваліфікація договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів // О. О. Кульчій // Університетські наукові записки. Часопис Хмельницького університету управління та права. – 2010. – № 3(35). – С. 88-93.
2. Кульчій О. О. Проблеми визначення предмета договору страхування цивільно-правової відповідальності автовласників // О. О. Кульчій // Держава і право: Збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. Випуск 51. К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2011. – С. 381-387.
3. Кульчій О. О. Договір на користь третіх осіб у правовідносинах обов'язкового страхування відповідальності автовласників / О. О. Кульчій // Часопис Київського університету права. – 2011. – № 1. – С. 189-193.
4. Кульчій О. О. Становлення обов'язкового договірною страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні / О. О. Кульчій // Часопис Київського університету права. – 2011. – №3. – С. 173-133.

5. Кульчій О. О. Проблеми втілення свободи договору у правовідносинах щодо здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / О. О. Кульчій // Права і свободи людини і громадянина: проблеми гармонізації законодавства з міжнародним правом (присвяч. 60-ій річниці Загальної Декларації прав людини: Матеріали регіональної науково-практичної конференції між вищими навч. закладами України. Полтава, 12 листопада 2008 р. – Полтава: ПШП ВМУРОЛ Україна, 2008. – С. 16-20.
6. Кульчій О. О. Іноземний досвід правового регулювання договору страхування цивільно-правової відповідальності автовласників / О. О. Кульчій // Вивчення та впровадження в Україні іноземного досвіду удосконалення діяльності органів влади: Матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції за міжнародною участю, 26 листопада 2008 р. – Ч. I. – Полтава: РВВ ПУСКУ, 2009. – С. 150-154.
7. Кульчій О. О. Треті особи у договірних відносинах щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / О. О. Кульчій // IV Міжнародна науково-практична конференція «Спецпроект: аналіз наукових досліджень»: Збірник наукових праць. – Том 1. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2009. – С. 109-111.
8. Кульчій О. О. Проблеми удосконалення правового регулювання договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / О. О. Кульчій // Сучасні проблеми правової системи України: Зб. наук. праць. / Редкол.: Ю. С. Шемшученко, Ю. Л. Бошицький, С. В. Бобровник, О. В. Чернецька, О. І. Мацегорін, А. С. Мацко, З. А. Тростюк, С. І. Юшина. – К. : Вид-во Європ ун-ту, 2009. – С. 333-335.
9. Кульчій О. О. Страхувальники у договірних правовідносинах обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / О. О. Кульчій // Законодавство України: проблеми та перспективи: Зб. наук. пр. Міжнар. наук.-практ. конф. / Редкол. Ю.С. Шемшученко, Ю. Л. Бошицький, С. В. Бобровник, О. В. Чернецька, О. І. Мацегорін, С. І. Юшина. – К. : Вид-во Європейського університету, 2010. – С. 454-457.
10. Кульчій О. О. Цивільно-правові засоби протидії правопорушенням у сфері обов'язкового страхування відповідальності автовласників / О. О. Кульчій // Актуальні проблеми юридичної науки: Збірник тез міжнародної наукової конференції «Дев'яті осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 12-13 листопада 2010 року): У 4-х частинах. – Частина третя: «Цивільне право. Сімейне право. Міжнародне приватне право. Комерційне право. Цивільний, господарський та адміністративний процес». – Хмельницький: Вид-во ХУУП, 2010. – С. 145-146.
11. Кульчій О. Публічно- та приватноправове регулювання правовідносин обов'язкового страхування відповідальності автовласників / О. Кульчій // Генезис публічного права: від становлення до сучасності: збірник наукових праць / за ред. С. В. Ківалова, В. О. Тулякова, О. В. Козаченка. – Миколаїв: Іліон, 2010. – С. 335-337.

АНОТАЦІЯ

Кульчій О.О. Правове регулювання договірних відносин обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. – Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, Київ, 2013.

У дисертації розглядаються теоретичні засади, практичні проблеми і напрями вдосконалення правового регулювання договірних відносин обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників ТЗ в Україні.

Простежено етапи становлення в Україні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, визначено перешкоди його розвитку; вивчено зарубіжний досвід регулювання цього виду страхування. Проаналізовано поняття договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ, його ознаки, здійснено його правову кваліфікацію за різними критеріями. Запропоновано авторське визначення сутності предмета договору та об'єкта породжених ним відносин, розглянуто суб'єктний склад договору страхування відповідальності автовласників, використано конструкцію договору на користь третіх осіб, визначено характер правовідносин між страхувальником, вигодонабувачем та страховиком. Досліджено правове становище учасників договірних відносин щодо обов'язкового страхування відповідальності власників наземних (передусім вигодонабувачів і страхувальників), судову практику щодо реалізації їх прав, запропоновано заходи, спрямовані на захист прав страхувальників, потерпілих осіб на оперативне та повне страхове відшкодування.

Ключові слова: договір, страхування, страхування відповідальності, наземний транспортний засіб, захист, вигодонабувач, страхувальник, страховик, обов'язкове страхування.

АННОТАЦИЯ

Кульчий О.А. Правовое регулирование договорных отношений обязательного страхования гражданско-правовой ответственности собственников наземных транспортных средств. – На правах рукописи.

Диссертация на соискание научной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 – гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право. – Институт государства и права им. В. М. Корецкого НАН Украины, Киев, 2013.

В диссертации рассматриваются теоретические основы, практические проблемы и направления усовершенствования правового регулирования договорных отношений обязательного страхования гражданско-правовой ответственности собственников транспортных средств в Украине.

Прослежены основные этапы становления в Украине обязательного

страхования гражданско-правовой ответственности собственников транспортных средств, определены основные препятствия его развития; изучен зарубежный опыт регулирования этого вида страхования. Проанализировано понятие договора обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств, его видовые и родовые признаки, определено место и роль данного договора в классификации гражданско-правовых договоров по различным критериям. Предложено авторское видение сущности предмета договора, и объекта порожденных им отношений на основании применения концепции О.С. Иоффе о трех видах объектов правоотношения (действия страховиков и страховщиков, направленные на исполнение договора, имущественные интересы, связанные с возмещением страховщиком причиненного им ущерба, денежная сумма, которая одновременно и является предметом исследуемого договора). Рассмотрены субъектный состав договора страхования ответственности автовладельцев, использованная конструкция договора в пользу третьих лиц с присущими ей особенностями (участие нескольких категорий третьих лиц – выгодоприобретатель а также застрахованное лицо; для возникновения прав выгодоприобретателя необходим юридический состав основными элементами которого являются договор и страховой случай). Определен характер правоотношений между страхователем, выгодоприобретателем и страховщиком.

Доказано, что основной целью и критерием эффективности правового регулирования отношений по обязательному страхованию ответственности автовладельцев является степень защищенности прав участников этих отношений, прежде всего выгодоприобретателей и страхователей. Исследованы правовое положение участников договорных отношений по обязательному страхованию ответственности собственников наземных транспортных средств, судебная практика, касающаяся реализации их прав, установлены основные препятствия их реализации. Основным правом выгодоприобретателей и страхователей является своевременное получение страхового возмещения потерпевшим, позволяющее максимально полно покрыть причиненные вследствие ДТП убытки с минимальными затратами усилий и времени со стороны выгодоприобретателя. Предложены изменения в ряд статей законов и подзаконных актов, воплощение которых может позволить достичь повышения эффективности правового регулирования договорных отношений по обязательному страхованию ответственности владельцев наземных транспортных средств. В частности обосновывается необходимость расширения договорного регулирования исследуемых правоотношений, использования поощрений. Этому может способствовать применение более высокого базового страхового платежа с применением понижающих коэффициентов. Заостряется внимание на необходимости тщательного контроля над применением указанных коэффициентов, а также на проблемах противодействия правонарушениям в сфере обязательного страхования ответственности собственников транспортных средств. Предлагается ужесточение договорной ответственности за нарушения условий исследуемого вида страхования как страховщиками, так и страховиками. Обосновано введения понижающего коэффициента страховой

премии для владельцев транспортных средств, оснащенных специальными устройствами, позволяющими осуществлять контроль над соблюдением условий страхования, устанавливать обстоятельства страховых случаев (видеорегистраторов).

Уделено внимание перспективам развития системы прямого урегулирования страховых случаев в Украине с учетом первичных законодательных инициатив и зарубежного опыта. Подчеркивается роль инициативы и взаимного доверия страховиков, а также договора, регулирующего взаимоотношения между ними в процессе введения системы прямого урегулирования страховых случаев.

Ключевые слова: договор, страхование, страхование ответственности, транспортное средство, защита, выгодоприобретатель, страхователь, страховщик, обязательное страхование.

ANNOTATION

Kulchiy O.O. Legal Regulation of Contractual Relations Related with Compulsory Vehicle Owners Civil Liability Insurance. – Manuscript copyright.

The dissertation for a Candidate Degree in Law, majoring in 12.00.03 – civil law and litigation; family law; private international law. – V.M. Koretsky Institute of State and Law of the National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv, 2013.

The dissertation deals with theoretical foundations, practical issues and directions of the legal regulation improvement of contractual relations of compulsory insurance of civil liability of vehicle owners in Ukraine.

The main stages of the compulsory insurance of civil liability of vehicle owners formation in Ukraine, the main obstacles of its development, foreign experience in regulating this insurance type were studied. The concept of the contract of the compulsory insurance of civil liability of vehicle owners, its specific and general features, the place and role of this agreement in the classification of civil contracts by different criteria were analyzed. The author represented his own view on the basis nature of the contract of the compulsory insurance and the parties involved. The subjective composition of the contract of vehicle owners liability insurance, used construction of the contract for the benefit of third party, the character of relationships between the insured, the beneficiary and the insurer were analyzed. The legal position of members of contractual relations for compulsory liability insurance of vehicle owners (especially beneficiaries and insured persons), litigation concerning the realization of their rights were examined. Measures aimed for protection the rights of insured persons and aggrieved party affected persons to quick and full insurance indemnity.

Keywords: contract, insurance, liability insurance, ground vehicle, protection, beneficiary, insured, insurer, compulsory insurance.